

# **Concertation sur le développement du réseau de transports en commun**

## **Dossier définitif du projet**

## I – LES ORIGINES DU PROJET

### I.1– Rappel du contexte d’élaboration du projet

Les comportements en matière de déplacements sur le territoire de l’agglomération bordelaise ont largement évolué ces dernières années. Désormais, l’essor des transports en commun s’impose comme un constat sociétal.

Les fluctuations du prix du pétrole, la crise économique et immobilière ainsi que la densité spécifique du tissu urbain ont largement contribué à ce phénomène local.

De cette complexité conjoncturelle et structurelle résulte la nécessité de définir une stratégie afin d’assurer un développement équilibré des déplacements et de la mobilité et d’instaurer une culture commune de la mobilité sur le territoire communautaire.

Ainsi, la Communauté urbaine a souhaité élaborer une structuration de son réseau de transports en commun à partir d’un programme de transports collectifs intégrant une vision d’ensemble qui comprend les principales dessertes assurées par les futures lignes de Transports en Commun en Site Propre (TCSP).

### I.2 – Un projet soumis à concertation

Ce projet de développement du réseau de transports en commun était décliné en plusieurs opérations :

- Projet de prolongement des lignes A, B et C existantes, afin qu’à terme chacune de ces lignes atteigne la rocade en leurs deux extrémités ;
- Projet de création de la ligne D du tramway ou TCSP visant à desservir le quadrant Nord-Ouest de l’agglomération ;
- Projet de réalisation d’une infrastructure péri-urbaine en connexion avec les réseaux ferroviaires et routiers nationaux, régionaux et départementaux, permettant de relier la presqu’île du Médoc au centre de Bordeaux.

En parallèle, et afin d’assurer une vision d’ensemble du réseau à venir, la concertation a également permis aux personnes intéressées de s’exprimer sur les hypothèses de desserte par des lignes de TCSP suivantes :

- La liaison entre le terminus de la ligne C et le territoire de Villenave d’Ornon extra-rocade ;
- La liaison entre le carrefour des 4 chemins (ligne A du tramway) et le site aéroportuaire à Mérignac ;
- La desserte de la rive droite (liaison Bordeaux Cracovie – pont Bacalan Bastide – pôle intermodal de Cenon Pont Rouge – Bordeaux Bastide – quais de Floirac) ;

- La liaison reliant le CHU Pellegrin (Bordeaux) – le domaine universitaire (Talence) – le territoire de Gradignan jusqu'au quartier de Beausoleil ;
- La liaison entre les terminus de la ligne A (La Gardette – Bassens – Carbon-Blanc) et les centres de Bassens et de Carbon-Blanc.

Conformément à l'alinéa 1<sup>er</sup> de l'article L. 300-2 du Code de l'urbanisme, le Conseil communautaire a par délibération n°2008/0161 en date du 22 février 2008 fixé les objectifs poursuivis par le projet de développement du réseau de transports en commun et précisé les modalités de la concertation portant sur ledit projet.

#### I.2.1 - Les objectifs poursuivis lors de la concertation :

Ces objectifs se sont traduits par l'examen des thèmes suivants :

- Rééquilibrer la répartition entre les différents modes de déplacements en faisant croître la part des transports en commun et des déplacements doux (marche à pied, vélo) et en diminuant la part de la voiture, contribuant ainsi à la diminution de la production des gaz à effet de serre ;
- Améliorer la desserte du territoire :
  - ⇒ en confortant la solidarité d'agglomération, par le développement d'un réseau de transports en commun attractif et performant ;
  - ⇒ en assurant l'interconnexion de l'ensemble des modes de transports (trains, tramways, bus et autocars) ainsi que la complémentarité avec les modes de déplacement doux ;
- Permettre à chacun de mieux maîtriser ses temps de déplacements, en améliorant les performances du système en termes de régularité et de fréquence, contribuant ainsi à l'attractivité de l'économie locale ;
- Favoriser l'émergence d'une ville de proximité par la structuration des territoires et la consolidation des pôles urbains situés le long d'axes forts, desservant les zones denses d'habitat ayant le plus fort potentiel de fréquentation actuel et à venir ;
- Optimiser l'utilisation des ressources financières.

#### I.2.2 - Les modalités de la concertation étaient fixées comme telles par la délibération n°2008/0161 en date du 22 février 2008 :

« Dépôt d'un registre et du dossier de présentation dans chacune des 27 communes membres et au siège de la Communauté urbaine de Bordeaux où ils peuvent être consultés par le public aux jours et heures d'ouverture de leurs bureaux, en vue de recevoir les observations et suggestions de la population.

En complément, cette concertation sera également effectuée par les autres voies de communication usuelles, notamment par le biais d'expositions et de réunions publiques.

Indépendamment de l'affichage de la présente délibération dans chacune des 27 communes membres et au siège de la Communauté urbaine de Bordeaux, la publicité de cette concertation, tant pour le lancement que pour l'achèvement, sera réalisée par insertion dans deux journaux locaux ainsi que, le cas échéant, dans les journaux municipaux.

Par ailleurs, le public pourra avoir accès aux informations mises à sa disposition sur le site internet de la Communauté urbaine. Il pourra ainsi, en toute connaissance de cause, faire connaître ses attentes, ses questions et ses observations en tant qu'habitant ou acteur économique, sur les registres visés ci-dessus.

Les études seront versées au dossier de concertation au fur et à mesure de leur réalisation, et le public en sera informé par voir de presse.»

#### I.2.3 – Le bilan de la concertation :

Le bilan de la concertation a été approuvé par délibération n°2009/0449 en date du 10 juillet 2009.

La conclusion de ce bilan, dont l'entier dossier est consultable 190, rue Lecoq, est que la concertation a permis de renforcer l'implication et la participation des citoyens dans l'élaboration du projet lié au développement du réseau de transport en commun.

D'ailleurs, eu égard à la valeur des contributions et des études complémentaires issues de cette concertation, il était apparu souhaitable de préciser les objectifs initiaux tels que définis par la délibération du 22 février 2008, en intégrant plus particulièrement la desserte des zones d'habitat dense comme élément à part entière d'une politique de structuration équilibrée du territoire.

### I.3 – L'émergence d'un rééquilibrage nécessaire des modes de transports

Le dossier définitif qui vous est présenté ici est particulièrement ambitieux puisqu'il vise à promouvoir des principes et pratiques appropriés de développement durable au niveau des transports de l'agglomération bordelaise.

A ce titre, il s'agit conformément aux documents cadres de la Communauté urbaine d'instaurer un véritable programme de transports collectifs performants en cohérence avec les grandes orientations de la politique de la ville et les projets d'urbanisme.

En conséquence, il vous est proposé d'arrêter le dossier définitif du projet de développement du réseau de transports en commun, de la façon suivante :

- extension de la ligne A entre Mérignac centre et l'avenue de Magudas au-delà de la rocade ;
- extension de la ligne B entre Claveau et Bordeaux nord ;

- extension de la ligne B entre Bougnard et la place de l'Alouette ;
- extension de la ligne C entre les Aubiers et le Parc des Expositions ;
- extension de la ligne C entre Terres neuves et Villenave d'Ornon au-delà de la rocade ;
- création de la ligne D entre Quinconces et Cantinolle ;
- création de la ligne du Tram-Train du Médoc jusqu'à la gare de Blanquefort.

## II – PRÉSENTATION DU DOSSIER DEFINITIF DU PROJET

Conformément aux dispositions de l'article L300-2 du Code de l'urbanisme, le dossier définitif du projet doit être arrêté et tenu à disposition du public.

La présente délibération a pour objet de proposer un projet des extensions du réseau de TCSP de 33 kilomètres, dont 7 kilomètres de Tram-train, qui prend en considération les différentes contributions issues de la concertation, la faisabilité technique ainsi que les résultats d'études complémentaires.

### **II.1 - En ce qui concerne la création de la ligne D et les extensions**

#### **II.1.1 - Création de la ligne D jusqu'à Cantinolle :**

Il est proposé de desservir le « corridor nord » du quadrant nord-ouest par une ligne de tramway.

La création de cette ligne a été soumise à concertation et apparaît au bilan de celle-ci (Cf. page 8 à 10) approuvé par délibération n°2009/0449 en date du 10 juillet 2009.

Cette création de ligne D constitue la meilleure réponse aux objectifs du projet de développement du réseau de transports en commun.

En effet, la desserte par le corridor nord permet notamment de se connecter sans grandes difficultés au réseau existant au niveau des Quinconces, respectant un tracé direct le plus rectiligne possible au niveau du franchissement des boulevards, et sans trémie au niveau du franchissement de la voie ferrée de ceinture.

Ainsi, dans ce dossier, le départ de l'infrastructure est fixé au niveau de la place des Quinconces à Bordeaux en connexion avec le réseau existant, puis le tracé emprunte le cours Tournon, la place Tourny, la rue Fondaudège, la rue Croix de Seguey à Bordeaux, l'avenue de la Libération et la route du Médoc au Bouscat. L'itinéraire franchit la rocade pour se retrouver sur l'avenue de Picot à Eysines et se poursuit jusqu'à l'avenue du Taillan à Eysines pour aboutir au lieu-dit de Cantinolle, proche des communes du Taillan-Médoc et de Saint-Médard-en-Jalles. L'itinéraire, d'environ 10 kilomètres de long, permet de desservir un ensemble continu de territoires urbains et périurbains.

L'itinéraire proposé à l'intérieur des boulevards, passant par la rue Fondaudège à Bordeaux et par l'avenue de la Libération au Bouscat prend en considération le contenu des délibérations municipales, d'une part de la Ville de Bordeaux en date du 20 juillet 2009, et d'autre part de la Ville du Bouscat en date du 15 septembre 2009, qui approuvent le principe du tracé en précisant les compensations s'y rapportant. Cet itinéraire permet d'insérer une voie double, souhaitable en centre-ville pour garantir une exploitation régulière du tramway. Afin de contribuer à maintenir l'attractivité commerciale des secteurs concernés, il est notamment proposé de restituer dans des ouvrages adéquats des places de stationnement impactées des secteurs concernés, et d'apporter un soin particulier à la qualité des aménagements urbains réalisés.

#### **II.1.2 – Extensions lignes A, B et C :**

Il est proposé de prolonger les lignes A, B et C en mode tramway.

Ces propositions d'extensions ont été soumises à concertation et apparaissent au bilan de celle-ci (Cf. pages 6 et 8) approuvé par délibération n°2009/0449 en date du 10 juillet 2009.

Cette opération d'extension des lignes A, B et C constitue la meilleure réponse aux objectifs du projet de développement du réseau de transports en commun.

➤ **Extension ligne A :**

A partir de la station Mérignac Centre le tracé franchit la place Charles de Gaulle, emprunte l'avenue Maréchal de Lattre de Tassigny, puis rejoint via un espace vert existant la rue Maurice Utrillo. Le tracé se poursuit par la rue André Ouley, l'avenue des frères Robinson et la rue Alphonse Daudet, et franchit la rocade par l'avenue de Magudas jusqu'à l'intersection avec la rue Jean Mermoz, en limite des communes d'Eysines et du Haillan.

➤ **Extension ligne B :**

Au nord, le tracé rejoint un terminus avenue du Docteur Schinazi, près de la rue Edmond Besse à Bordeaux.

Au sud, l'intégralité de l'extension se situe sur la commune de Pessac. Après un débranchement à la station Bougnard, le tracé emprunte la rue Guittard, puis l'avenue de Canéjan où il emprunte le passage inférieur pour franchir la rocade. Le tracé se poursuit avenue du Haut-Lévêque pour atteindre la place de l'Alouette.

➤ **Extension ligne C :**

Au nord, le prolongement de la ligne se fait sur la commune de Bordeaux. A partir de la station des Aubiers le tracé rejoint, via une voie nouvelle, l'avenue des Quarante Journaux avant de franchir la rocade parallèlement à l'avenue Marcel Dassault. Puis le tracé envisagé se poursuit avenue Jean-Gabriel Domergue pour rejoindre le terminus situé allée Louis Rabou.

Au sud, la ligne est prolongée à partir de la station Terres Neuves, puis rejoint, via une voie nouvelle, la rue Ambroise Croizat. Ensuite le tracé emprunte la rue des

Frères Moga, l'avenue Lénine, la rue Alexis Labro pour rejoindre le site de Terre sud sur la route de Toulouse. Le tracé se poursuit à Villenave d'Ornon pour atteindre la place Aristide Briand puis franchit la rocade.

## **II.2 – En ce qui concerne le Tram-train du Médoc**

Il est proposé de desservir par une voie ferroviaire dédiée au seul tramway les communes de Bordeaux, Le Bouscat, Bruges et de Blanquefort en s'arrêtant à la gare de Blanquefort.

L'opération dite « Tram-train du Médoc » a été soumise à concertation et apparaît au bilan de celle-ci (Cf. page 10.) approuvé par délibération n°2009/0449 en date du 10 juillet 2009.

Ce projet constitue la meilleure réponse aux objectifs du projet de développement du réseau de transports en commun.

Ce projet pourrait évoluer vers la mise en place d'un Tram-train circulant sur le réseau ferroviaire entre Bordeaux, Le Bouscat, Bruges, Blanquefort et Parempuyre.

## **II.3 – Pour l'ensemble des extensions et de la création de la ligne D, le mode retenu est le mode tramway.**

## **III – CONCLUSION**

Le dossier définitif du projet soumis à approbation constitue le terme d'un long processus associant la contribution des citoyens, des associations, des communes membres de la Communauté urbaine, et autres forces vives de l'agglomération.

-=Oo=-

# Développement du réseau TCSP

Réseau existant  
Extensions « phase 3 »

Ligne A : Mérignac Centre – Avenue de Magudas

Ligne D : Quinconces – B. du Médoc

Ligne D : B. du Médoc – Toulouse Lautrec

Ligne D : Toulouse Lautrec – Cantinolle

Ligne B : Bougnard – Alouette

TTM : Ravezies/Cracovie – Blanquefort

Ligne C : Aubiers – Parc Expo

Ligne B : Claveau – Bx Nord

Ligne C : Terres Neuves – Terre Sud

Ligne C : Terre Sud – Villenave d'Ornon

